VE01NEU Verkehrsberuhigung in der Altstadt

Gremium:	GRÜNE JUGEND Regensburg, Ortsverband Altstadt, AK Stadtentwicklung und Verkehr, Stadtratsfraktion
Beschlussdatum:	11.04.2018
Tagesordnungspunkt:	2. Verkehrsberuhigung in der Altstadt

Die Regensburger Altstadt ist geprägt von einer großen Nutzungsvielfalt:

· Wohnort für ca. 15.000 Menschen.

· Touristenmagnet

· Ein bunter und noch gut funktionierender Einkaufsstandort

· Über 700 gastronomische Betriebe

Diese Vielfalt sorgt dafür, dass die Altstadt Tag und Nacht lebendig ist. Unterschiedlichste Interessen müssen dafür immer wieder in Einklang gebracht werden, auch in Fragen der Mobilität.

Wenn im Folgenden von Altstadt oder Innenstadt die Rede ist, wird auf die Erläuterung in der Fußnote verwiesen.

Die urbane Mobilität der Zukunft ist eine, in der das Auto keine Hauptrolle mehr spielt.

Unser Grünes Ziel ist nachhaltige und nutzer*innenfreundliche Mobilität statt immer mehr motorisierten Individualverkehrs (MIV). Wir wollen bessere und sichere Fuß- und Radwege. Wir wollen mehr Räume zum Leben. Räume, die sich die Menschen aneignen können, die ohne Auto anders wahrgenommen werden können und die Lebensqualität erhöhen.

In Regensburg wollen wir den Anteil des Autoverkehrs zu Gunsten umweltfreundlicher Mobilität spürbar verringern. Ziel ist es, bis 2021 den MIV aus der Innenstadt herauszubekommen mit streng regulierten Ausnahmen (z.B. für eine inklusive gesellschaftliche Teilhabe).

<u>Funktionen von Plätzen und Straßen verändern</u>

Die innenstädtischen öffentlichen Parkhäuser und Tiefgaragen werden verstärkt in Bewohner*innenparkhäuser ausgestattet.

Freie Flächen, die durch Reduzierung von Parkplätzen gewonnen werden, sollen in behindertengerechte Parkplätze in ausreichendem Maße und sonst in öffentlichen Raum mit höherer Aufenthaltsqualität umgewandelt werden.

Die ÖPNV-Anbindung der außerhalb der Altstadt gelegenen Parkplätze soll optimiert werden.

Kostenloses Parken in der Altstadt darf es nicht mehr geben. Sowohl die Gebühren für Bewohner*innenparkausweise als auch die für stündliches Parken auf öffentlichen Plätzen müssen im Rahmen der gesetzlichen Höchstgrenzen deutlich angehoben werden.

Carsharingplätze sind in ausreichender Anzahl vorzusehen.

Die Zonen für Fußgänger*innen müssen ausgeweitet werden. Dazu sollen Wohnverkehrsstraßen (z. B. Gesandtenstraße, Ludwigstraße, Neupfarrplatz, Goliathstraße) in entsprechende Zonen umgewandelt werden.

Bisher frei befahrbare Plätze und Straßen (z. B. Domplatz, Obermünsterviertel, Emmeramsplatz, Petersweg (westlich des Parkhauses), Alter Kornmarkt, Weiße-Hahnen-Gasse, Brixner Hof, Schäffnerstraße) müssen in Wohnverkehrsstraßen oder wenn möglich in Fußgänger*innenzonen umgewandelt werden.

Für die Nutzungsvielfalt der Altstadt muss ein ökologisches Belieferungssystem entwickelt werden, dass die Zahl der Fahrten in die Altstadt verringert und trotzdem die Versorgung sicherstellt.

Dem Durchgangsverkehr in der Innenstadt ist ein Riegel vorzuschieben. Um dies zu gewährleisten, sollen Absperrungen installiert werden, sofern es zulässig und technisch machbar ist.

Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV stärken

Der Fahrradverkehr soll durch den weiteren Ausbau von Fahrradabstellplätzen gestärkt werden. Wir unterstützen die zeitnahe Einführung eines geplanten flächendeckenden, stadtweiten Fahrradverleihsystems, inkl. Lastränder. Der Radverkehrswegeplan ist stringent umzusetzen.

In der Altstadt sind prioritär im Bereich Dachauplatz, der D-Martin-Luther-Straße und bei Einbahnstraßen, die bisher nicht für den Fahrradgegenverkehr geöffnet sind, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Die Markierung von Fuß- und Radwegen und Übergängen für Fußgänger*innen soll optimiert werden. Ampelgeschaltete Überwege sollen -wenn möglich- in Zebrastreifen oder andere Fußgänger*innenübergänge umgestaltet werden. Bestehende Hindernisse für Fußgänger*innen sollen entfernt werden (z.B. Ketten Alter Kornmarkt).

Eine durchgehende Ampelvorrangschaltung für Busse gegenüber MIV muss in der Altstadt eingerichtet oder ausgebaut werden.

Zudem ist es notwendig, den gesamten ÖPNV in Regensburg auf ökologische und nachhaltige Technik umzustellen und nach Wiener Vorbild kostengünstig und –wenn finanziell möglich- für bestimmte Personengruppen auch kostenlos anzubieten.

Die Linienführung und Taktung des ÖPNV gilt es zu optimieren sowie das Nachtbusangebot zu erweitern.

Umsetzung und Einhaltung

Die Einhaltung der Verkehrsregeln muss durch den Überwachungsdienst besser als bisher kontrolliert werden.

Die Stadt Regensburg ist aufgerufen, die genannten Punkte zur erheblichen Verkehrsberuhigung zu überprüfen, mit allen Beteiligten für die Regensburger Altstadt zu diskutieren und umzusetzen. Alle gewünschten Änderungen sind bei ihrer Umsetzung auf ihre Sozialverträglichkeit zu prüfen.

Erläuterung Begriff Altstadt/Innenstadt:

Nördliches Ufer des Donaunordarmes ab der Wehrbrücke bis in Höhe des Unteren Wöhrd - Verlängerung zum Südufer des südlichen Donauarmes - Donausüdufer bis zur

Ostgrenze des Villaparks - Villastraße - Adolf-Schmetzer-Straße - Gabelsbergerstraße - Sternbergstraße bis zur Sternbergunterführung – Friedensstr. bis zur Kumpfmühler Brücke - Kumpfmühler Straße - Fürst-Anselm-Allee - Platz der Einheit - Prebrunnallee - westliche Begrenzung des Herzogparks - Donausüdufer bis zur Staustufe Regensburg - Wehrbrücke bis zum Donaunordarm

Begründung

Auf Grund der in der letzten KV geführten Diskussionen, der eingereichten Änderungsanträge und der zwischen GJ, OV Altstadt, AK Stadtentwicklung und Verkehr und der Fraktion geführten Diskussionen ist zur besseren Übersichtlichkeit eine neue Version des Antrags entstanden.

Die bisher zur Abstimmung in der KV identifizierten Punkte sind bereits entsprechend als Änderungsanträge 01-03 gekennzeichnet